REDAKCJA i ADMINISTRACJA
32 AL. JEROZOLIMSKA 32
WARSZAWA
TEL. 265-07
Konto czekowe P. K. O. № 4764

Redaktor przyjmuje w soboty od 5—7
Administ. czynna od godz. 9—1 i 3—7

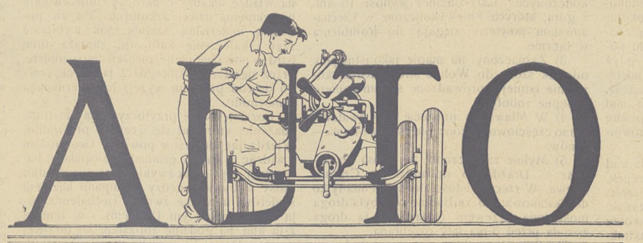
Redaktor: W. KRUSZEWSKI
Dział techniczny prowadzi:
STANISŁAW SZYDELSKI

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadsyłanych artykułach

Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Autorzy, pragnący otrzymać honorarja za swe artykuły, zechcą zaznaczyć to słowem „płatny"

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne



AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

CENA NUMERU 1200 MKP.

Prenumerata wraz z przesyłką:
kwartalnie . . . . 6500 mk.
półrocznie . . . . 12000 „
Zagranicą o 100% drożej

OGŁOSZENIA:

1/1 strona	400,000 mk.
1/2 „	250,000 „
1/4 „	150,000 „
1/8 „	100,000 „
1/16 „	75,000 „
1/32 „	50,000 „
1/64 „	25,000 „
Ogłoszenia drobne	15,000 „

Ogłoszenia w tekście i zagraniczne o 100 proc. drożej

Podwyżka cennika ogłoszeń obowiązuje wszystkie już zlecone ogłoszenia od dnia zmiany cen bez uprzedniego zawiadomienia

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca

Problem wielkiego tonażu

Jesteśmy dziś świadkami energicznego dążenia do coraz szybszego zwiększania tonażu (nośności) wszystkich środków lokomocji. Jeżeli w kolejnictwie jest to najprostszym rozwiązaniem niepokojącej sytuacji, w której znalazło się wiele linji kolejowych, wskutek osiągnięcia już granicy gęstości (intensywności) ruchu, to w innych środkach lokomocji, lądowej, wodnej, lub powietrznej dążenie to wywołane jest koniecznością obniżenia kosztu transportu przewożonej jednostki. Problem powyższy rozwiązać się daje dwojako: albo przez powiększenie tonażu niezależnej jednostki przewozowej, wozu, wagonu, okrętu, albo też przez połączenie w jedną względną całość jaknajwiększej ilości jednostek, z których jedna ciągnąć będzie inne — pociąg, holowanie statków i t. p. Tak w jednem jak i w drugiem rozwiązaniu spotykamy znaczne trudności, z których największa to niemożność przekroczenia pewnych granic obciążenia na jednostkę powierzchni dróg już istniejących — oraz niemożność powiększania w nieskończoność siły pociągowej w powszechnym wypadku żądania pewnej minimalnej szybkości, przy którym to warunku bardzo rychło dochodzimy do granic, poza któremi koszta transportu zamiast się obniżać, zaczną znowu rosnąć. — Widzieliśmy już przecież niejedną taką maszynę potwora: lokomotywy, które z powodu swej długości nie mogły brać wszystkich zakrętów normalnych linji kolejowych, aeroplany stuosobowe, które nie chciały wzbić się w powietrze, lub traktory pod którymi waliły się mosty. Do sprawy tej zresztą powrócimy jeszcze w specjalnem studjum w jednym z najbliższych numerów „Auta".

W Automobilizmie jesteśmy jeszcze bodaj w szczęśliwszem położeniu. — Nie mówi się tu jeszcze, jak np. w kolejnictwie o rychłej już konieczności rozszerzenia wszystkich istniejących dróg, ale i tu również powiększenie tonażu daje znaczne korzyści. Transport samochodowy należy do jednego z najdroższych właśnie wskutek małego tonażu samochodu w stosunku do użytej siły pociągowej i do kosztu samej maszyny. Obniżyć tu przeto można koszt transportowania towarów prez powiększenie w pewnych granicach nośności samochodu oraz przez jaknajintensywniejsze jego użycie. W pierwszym wypadku jednak jesteśmy podwójnie skrępowani — granicą obciążenia jednostki nawierzchni drogowej, zwłaszcza mostów, oraz granicą dopuszczalnego obciążenia na jednostkę powierzchni obręczy wozu najczęściej gumowej. Oczywiście znaleść można konstrukcyjne rozwiązanie powyższego problemu — i dzisiaj nośność samochodów ciężarowych bywa niekiedy względnie bardzo wysoką np. 10 do 15 tonn jednak użycie takich wozów nie może być powszechnem i ograniczyć się musi do pewnych tylko dróg o specjalnie dobrej nawierzchni i mocnych mostach. Jako rozwiązanie pozostaje nam zatem narazie jaknajintensywniejsze wyzyskanie kosztownej maszyny, które osiągnąć można przez użycie jednego samochodu pociągowego do holowania całego szeregu prostszych wozów ładownych — przyczepek, bądź to przez kolejne holowanie pojedyńczych wozów w tym czasie, kiedy inne podlegają pewnym manipulacjom — ładowaniu — rozładowaniu, pracy specjalnej i t. p. bądź też przez utworzenie zwłaszcza dla dalszych dystansów pociągu drogowego — jedno lub kilku — wozowego. Rozwiązanie to napozór łatwe, ze względu na analogję z pociągami dróg żelaznych, w rzeczywistości jest w porównaniu z niem znacznie trudniejszem, Nie zapominajmy bowiem, że pociągi kolei żelaznych poruszają się po specjalnie dla długich zaprzęgów zbudowanej drodze o odpowiednim profilu i sygnalizacji podczas gdy pociągi drogowe posuwać się muszą po drogach do tego celu nie przeznaczonych, na których spotykają najnieodpowiedniejsze spadki, łuki lub nawierzchnie. W takich warunkach jak np. u nas pociąg drogowy rzadko tylko i to na niektórych drogach mógłby być użytym z powodzeniem. Po za tem sama struktura pociągu drogowego wykazuje liczne braki, choćby tu wymienić zbyt małą szybkość, niemożność cofania się, trudności hamowania, ścinanie łuków na zakrętach i t. d. i t. d. Dla celów wojskowych pociąg drogowy nie posiada dostatecznej szybkości, zwrotności i elastyczności i dla tego użycie jego jest dość ograniczonem.

Podobnie rzecz się przedstawia z pojedyńczym wozem ale w stopniu o tyle słabszym, o ile jest on w stosunku do pociągu drogowego krótszym. Z ciągówką swą tworzy on bowiem również pociąg, ale pociąg zredukowany do dwóch tylko wozów. Rozróżnić tu natychmiast musimy dwa jego zasadnicze typy — czterokołowy wóz przyczepny i dwukołowy. To cośmy wyżej powiedzieli odnosić się będzie również i do drugiego tego typu z tą różnicą, że przyczepkę dwukołową traktować można jako pół wozu, a pociąg z nią utworzony jako

(Ciąg dalszy na stronie drugiej)



Na posiedzeniu *Komisji Balotującej* Automobilklubu Polski w dn. 4 kwietnia rb. przyjęto w poczet członków pp.:

Stanisław Grabianowski. Inżynier górn. Członek Kom. Miesz. dla Górnego Śląska. Właśś. Firmy „St. Grabianowski". 3, Matejki, Katowice.

Ludwik Pogorzelski. Dyr. Zarz. Sp. Akc, Warsz. Łódz. Tow. Handl. 66, Piękna Warszawa.

Bolesław Waydowski. Dyr. Tow. „Pedete" i Przedst. „Fiat" we Lwowie. 3, Sobieskiego, Lwów.

Bronisław Waydowski. Inżynier. Radca budownictwa. Kier. P. B. O. we Lwowie. Dyr. Firmy „Pedete". IIa Wyspiańskiego, Lwów.

Franciszek Sznarbachowski, Adwokat. 60, Piękna, Warszawa.

Bohdan Zalutyński. Obywatel ziemski. Duchowlany, p. Łunna, z. Grodzieńska.

Gérard Doncieux. Dyrektor. Techn. Tow. Omnium-Automobiles 34, al. Jerozolimskie, Warszawa,

Witold hr. Broel-Plater. Obywatel ziemski. Osiecz Wielki, p. Boniewo, powiat Włocławski.

Na temże posiedzeniu wybrano na członka Klubu, przez aklamacje bez balotowania, J. Eksc. Niels Peter Arnstedt'a, Ministra Pełnomocnego Duńskiego, 10, Piękna, Warszawa.

Program wycieczek samochodowych
na rok 1923.

Dnia 6/V. Warszawa—Cz. Struga—Warszawa (28 km.) Wyjazd godzina 10 rano.

Dnia 19, 20 i 21/V. Warszawa—Mszczonów — Rawa — Piotrków — Kamińsk — Nowo Radomsk — Pławno — Przyrów — Złoty Potok (206 km.) nocleg — Złoty Potok — Zarki — Pradła — Pilica — Wolbrom — Olkusz — Skała — Ojców (113 km.) Ojców — Pilica (57 km.) nocleg Pilica — Pradło — Szczekocin — Nagłowice — Jędrzejów — Kielce — Mniów — Końskie — Gielniów — Odrzywół — Nowe Miasto — Rawa — Mszczonów — Warszawa (267, 5 km. razem 645 km. Wpisowe 15 zł. pol. Wyjazd godzina 7 rano.

Dnia 8/VII. Warszawa — Góra Kalwarja — Czersk — Warszawa (75 km.) *Konkurs na średnią szybkość.* Wyjazd godzina 8 rano Wpisowe 3 zł. pol.

Dnia 22/VII. Warszawa — Wyszków — Ostrów — Łomża — Ostrołęka — Rożan — Pułtusk — Serock — Cz. Struga — Warszawa — (290 km.) Wyjazd godzina 7 rano. Wpisowe 6 zł. pol. *Konkurs na najmiejsze zużycie benzyny.*

Dnia 15/VIII. Warszawa — Garwolin — Kurów — Puławy — Kazimierz — Warszawa — (320 km.) Wyjazd godzina 7 rano. Wpisowe 5 zł. pol.

Dnia 8 i 9/IX. Warszawa — Radzymin — Tłuszcz — Łochów — Węgrów — Sokołów — Drochiczyn — Bućki — Bielsk — Białowieża (261 km.) nocleg Białowieża — Bielsk — Brańsk — Zambrów — Ostrów — Wyszków — Radzymin — Warszawa (255 km.) Razem 516 km. Wyjazd godzina 7 rano. Wpisowe 6 zł. pol.

DZIAŁ URZĘDOWY

Na mocy pozwolenia Min. Robót publicznych będzie Auto odtąd ogłaszać w każdym numerze nazwiska osób, które uzyskały prawo prowadzenia samochodów w poszczególnych komisjach Wojewódzkich:

WARSZAWA

W KOMISARJACIE RZĄDU

Grodzki Stanisław	Kategorja I
Janiak Andrzej	„ I
Chabaux Pierre Xavier Gaston	„ II
Gąsiorowski Józef	Ford 2B
Tabor Czesław	Kategorja II
Galant Karol	„ II
Plamowski Jan	„ II
Nakoniecznikoff Henryk	Kategorja IIa
Wiśniowski Bolesław	„ IIa
Ziegern-Kom Władysław	„ I
Grudziński Stefan	„ IIa
Karol hr. Raczyński	„ I
Sikora Edmund	„ I
Sikora Artur	„ I
Zmudzinski Piotr	„ V

WOJEWÓDZTWO NOWOGRODZKIE:

Strok Józef Gr. I kat. 2-a	Nr. 1/1423
Gutowski Adam Gr. I kat. 2-b	„ 2/1486
Piotrowski Adam Gr. I kat. 2-a	„ 3/1425
Dorofiejczyk Aleks. Gr. I kat. 2-a	„ 4/1424
Strok Stefan Gr. kat. 2-a	„ 5/1426
Stoma Szymon Gr. I kat. 3-a	„ 6/2013
Jakubowski Al. Gr. I kat. 2-b	„ 7/1709

pociąg półtorawozowy, w którym powyższe niedogodności w myśl tego, co powiedziałem wyżej, będą bardzej jeszcze zredukowane w stosunku do przyczepki czterokołowej. Właściwie przyczepka dwukołowa przedstawia coś pośredniego między wozem pojedyńczem, a pociągiem drogowym, gdyż jest ona niejako przedłużeniem wozu pociągowego nie będąctylko luźno z nim związaną, ale tworząc wskutek opierania się na nim i obciążania go częściowo niejako pewną całość ze wspólnymi organami kierowniczymi i hamulcowymi.

Zanim przejdziemy do zanalizowania wad i zalet poszczególnych typów przyczepek, powiedzieć odrazu możemy, że przyczepka dwukołowa posiada bezsprzeczną wyższość nad czterokołową. Już samo to, że tworzy ona z wozem pociągowym niejako konstrukcyjną całość uwalnia ją od licznych braków, które cechują przyczepki czterokołowe. Dzięki jednej tylko parze kół opory drogowe zredukowane są w niej do minimum jako też i wewnętrzne współczynniki tarcia jej podwozia, i wskutek tego szybkość jaką rozwinąć może pociąg dwukołowy będzie większą, jak pociągu czterokołowego. To samo tyczy się również zdolności pokonywania nierówności drogi, wzniesień i złych pokryć. Przyczepka dwukołowa bez żadnych specjalnych urządzeń posiada najnaturalniejszą zdolność skrętu, tworząc z wozem ją ciągnącym jakby trzecią parę kół — skrętnych. To samo tyczy się i możności hamowania. Manewrowanie z przyczepką dwukołową jest znacznie łatwiejszem jak z czterokołową, równowaga jej jest doskonała, wskutek zawieszenia jej podwozia w trzech punktach oporu i dzięki niewielkiej, przy braku organów kierowniczych jej wysokości i nizkiemu środkowi ciężkości. Nośność jej może być niemniejszą jak wozu czterokołowego — dzięki znacznemu zredukowaniu wagi jej własnej przy tak wielkiem uproszczeniu budowy jej podwozia. Zbytecznem wobec tego, co powiedziano, dodawać jeszcze, że jest ona nadzwyczaj tanią (wykonana być może doskonale prawie całkowicie z drzewa) a jedyną, nieznaczną zresztą, jej wadą, to większa trochę trudność zczepiania jej z wozem pociągowym. *Mn.*

(Dokończenie nastąpi.)

NASZE DROGI

Umieszczamy dziś uzupełnienia nadesłane łaskawie od Automobilklubu przez p. starostę przasnyskiego Dr. St. Brytę.

Na dołączonej do Rocznika Automobilklubu automobilowej mapie zauważyłem następujące braki:

1) Brak szosy Krzynowłoga Mała—Chorzele. Szosa ta odgałęzia się od szosy Przasnysz—Janów na kilometrze licząc od Przasnysza. Jest to najlepsze i najbliższe połączenie szosowe Warszawy z Królewcem.

2) Brak 12 kilometrów szosy od Krzynowłogi-Małej w stronę Gruduska już wykończonych. Cały odcinek wynosi 16 km. z górą, których 4 niewykończone w Ciechanowskim powiecie sięgają do Rombierza w łącznie.

3) Zaznaczony na mapie jako istniejący odcinek szosy do Woli w stronę Kolaczkowa nie istnieje, prowadzone są tam dopiero wstępne roboty.

4) W Mławskim powiecie nie uwidoczniono częściowo wykończonej szosy Mława—Janów.

5) Mylnie zaznaczono, że szosa Przasnysz — Drążdżewo dochodzi do Czarnotrzewa. W rzeczywistości dochodzi ona tylko do Baranowa; po za Baranowem była droga moszczona drzewem (balami) i ta droga została przed 3-ma laty rozebrana.

Byłoby w wysokim stopniu pożądanem i celowem, aby następne wydanie mapy zostało uzupełnione liniami kolejowemi znaczonymi czerwonym kolorem. Rzecz nie wymaga bliższego uzasadnienia.

Starosta: *Dr. St. Bryła.*

Dzikie zabawki.

Otrzymaliśmy następujący list z prośbą o umieszczenie:

Do
Automobilklubu Polskiego
w Warszawie.

„Pozwalam sobie jaknajuprzejmiej zwrócić uwagę Automobilklubu Polskiego na wprost przerażająco szerzący się zwyczaj obrzucania kamieniami przez dzieci każdego przejeżdżającego samochódu. Nie wiem jak jest w innych dzielnicach Polski; jednakowoż Wielkopolsce zwyczaj ten przybiera tak poważne rozmiary, iż jazda samochodem staje się po prostu niebezpieczną. Z powodu licznych interesów jestem zmuszony prawie co dzień jeździć samochodem i skonstatowałem, że od jakiegoś czasu nie można przejechać obok grupy dzieciaków szkolnych bawiących się w błocie na szosie lub przed domem, ażeby nie być obrzuconym gradem kamieni, błotem, piaskiem lub kawałkami drzewa. Nie dawno znajoma Pani jadąca ze mną została uderzoną w ten sposób odłamkiem cegły w głowę niżej ucha i przez dwa tygodnie poważnie cierpiała. Co do mnie to onegdaj na przestrzeni 30 klm. 6 razy zostałem obrzucony kamieniami. Automobilista jest w tych wypadkach wprost bezbronnym; zanim samochód stanie i ktokolwiek wyskoczy dzieciaki znikają, chowają się po chałupach pod łóżkami i piecami i poszkodowany automobilista naraża się ponadto na obelgi ze strony rodziców oburzonych, że się ich dzieci posądza. Interwenjowałem w tej sprawie u władz lokalnych, starostów, żandarmerji, inspektorów szkolnych etc. lecz zupełnie na próżno. Dlatego zwracam się do Automobilklubu z jaknajusilniejszą prośbą zajęcia się tą sprawą i odniesienia się oficjalnie do odpowiednich władz centralnych, ażeby te wpłynęły na władze lokalne i ukróciły bolszewickie nawyknienia dzieci szkolnych. Po za poważną materjalną szkodą, jak wybijanie szyb i kaleczenie karoserji, zagraża tutaj bardzo poważne niebezpieczeństwo osobiste, przez ugodzenie któregoś z jadących, (czego dowód podałem wyżej) lub kierownika samochodu.

Pozwolę sobie przytoczyć dla ilustracji zdażenie, które mi się wczoraj przytrafiło. Wjeżdżając do wsi w powiecie Gostyńskim i widząc z daleka gromadę dzieciaków, bawiących się — jak zwykle u nas na środku szosy w błocie, między chałupami kazałem szoferowi umyślnie zwolnić (jechałem z moją żoną zamkniętym Dodgem), i w tempie 7-iu klm. na godzinę zbliżałem się do owej grupy. Dzieciaki zaczęły uprawiać wtedy sport przebiegania w ostatniej chwili z jednej strony szosy na drugą, a gdy nieustannie lawirując, szczęśliwie nikogo nie przejechałem i już ich minąłem, posypał się za mną grad kamieni i błota. Wyskoczyłem z samochodu i zacząłem w dość dobitnych słowach apostrofować obecnych dzieci oraz asystujących i przyglądających się temu rodziców, chłopów i matki. Na to jakaś starsza kobieta powiedziała mi te słowa: „Proszę jaśnie Pana, za niemieckich czasów, to nikt nawet nie śmiał ruszyć kamienia leżącego na drodze, bo się bał żandarma, ale dzisiaj w Polsce to każdemu wszystko wolno, a na żandarma, nauczyciela czy jaką władze, to tu wszyscy gwiżdżą".— Mądra to była kobieta i doświadczona: Ale to smutne świadectwo.

W interesie wszystkich automobilistów zwracam się jako członek Klubu Aut. do Zarządu z równie uprzejmą, jak energiczną prośbą wystąpienia w naszej obronie, ku przestrodze kolegów automobilistów, uprasam uprzejmie o ewentualne umieszczenie tego referatu w gazecie automobilowej organie Klubowym.

Z wysokim poważaniem
Olgierd książę Czartoryski"

Dla orjentacji P. P. Czytelników podajemy treść całego szeregu pism jakie w tej sprawie krążyły w Ministerstwach na dowód że władze wyższe w tych wypadkach są zupełnie w porządku a wina spada li tylko na organa wykonawcze:

Min. Wyznań Religijuych i Oświecenia Publicznego KOPIA.
Departament Szkol. dn. 29 lipoa 1921 r.
Powszechnego No. 18050/I (Odpis)

W sprawie zachowania się dzieci wobec przejeżdżających samochodów.

Do Inspektorów Szkolnych Dyrekcji Państwowych, Seminarjów Nauczycielskich, Państwowych Szkół Średnich, i Kierowników Preparand Nauczycielskich na terenie b. Krolestwa Kongresowego i Obwodu Białostockiego.

Pan Ministęr Robót Publicznych zwrócił się z następującem pismem do Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Oublicznego:

Przy obecnem przyspieszonem tętnie życia i braku środków lokomocyjnych, gdy używanie samochodów przestanie być przedmiotem zbytku i rozrywką, należy dążyć do usunięcia objawów, narażających na niebezpieczeństwo osoby jadącc samochodami, a wywoływanych lekkomyślnością lub złą wolą niektórych warstw ludności.

Do tych objawów należy liczyć zachowanie się wobec przejeżdżających samochodów dziatwy szkolnej wiejskiej i małomiasteczkowej, szczególniej przy wychodzeniu ze szkoły, co wielokrotnie stwierdzono. Mianoowicie dzieci, dopuszczają się następujących wykroczeń:

1) rzueają na drogach rozbite butelki, stare żelastwo i inne ostre przedmioty, w celu przedziurawienia gum i stworzenia zajmującego widowiska przy ich naprawie;

2) dziurawią umyślnie gumy zatrzymywanych maszyn;

3) obrzucają przejeżdżające samochody kamieniami, błotem lub piaskiem.

4) Opluwają jadących i wymyślaja;

5) zamiast usuwać się zawczasu przed nadchodzącą maszyną, stają na środku drogi i odskakują dopiero w ostatniej chwili, udają chęć rzucenia się pod samochód, lub też przebiegają drogę wprzodek tuż przed samochodem.

W tym wypadku dziatwa naraża się na niebezpieczeństwo, nietylko jadących, ale i samą siebie, gdyż sprawca psoty może łatwo dostać się pod samochód, potknąwszy się przy odskakiwaniu, lub też wskutek pęknięcia opony, maszyna ślizga się po drodze.

Uderzenie kierowcy kamieniem, lub zasypanie lub żasypanie mu oczu piaskiem pozbawiając zdolności władania maszyną, może pociągnąć fatalne skutki również nietylko dla osób jadący[illegible] dem, a przytoczone fakty dowodzą pew[illegible] czenia, niegodnego kraju o wyższej kultur[illegible] jając już wrażenie, jakie nasza wieś i miast[illegible] sprawiają na tylu obcokrajowcach, przejeżdżających przez nasz kraj samochodami i interesujących się naszem budzącem się życiem, kulturą, obyczajami i t. p.

Materjalne szkoły spowodowane przez rozmyślne niszczenie samochodów spadają wobec odrębnych warunków w jakich Polska się znajduje, przeważnie na Skarb Państwa lub fundusze społeczne, gdyż prywatne samochody stanowią małą część ogólnej ilości, większość zaś — to samochody wojskowe, władz cywilnych i instytucji społecznych.

Wobec powyższego, że moralny wpływ duchowieństwa i nauczycielstwa może ogromnie przyczynić do zmiejszenia opisanych objawów przez wpajanie w dziatwę szkolną przekonania, że popełnia się niewłaściwość i przestępstwo, uprasza się najuprzejmiej o wydanie pouczenia kierownikom szkół, o zwrócenie się do naszego duchowieństwa, by stosownie wpływało na dzieci szkolne, rodziców i ludność.

Minister *(—) Narutowicz.*

Ministerstwo Oświecenia podziela w zupełnoścі wszystkie postulaty powyższego piama i ze swej strony zwraca się z gorącem wezwaniem do Inspektorów Szkolnych, Dyrekcji Szkół i Nauczycielstwa, by ze swej strony dołożyli wszystkich starań w kierunku usunięcia tych objawów braku kultury wśród ludności, a zwłaszcza dzieci szkolnych.

Za Ministra (—) *Radwan.*

Min. Spraw Wewn. Warszawa No B. P. 850 dn. 6 lipca 1921 r.
Do Min. Robót Publicznych Departament 4-Drogowy
w miejscu.

W odpowiedzi na pismo z dn 15/VI 1921 r. No XI—1730 Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zawiadamia, że w dniu 27 maja r. b. wydało już polecenie organom policji, przeciwdziałania niewłaściwemu zachowaniu się dzieci wobec przejeżdżających samochodów.

Naczelnik Wydziału podpis nie czytelny

Min. Spraw Wewn. No B. P. 1195 **Warszawa, d. 30 lipca 1923 r**
Do Min. Robót Publicznych Departament 4-Drogowy
w miejscu

Odpowiedź na pismo z d. 21 lipca 1921 r. No. XI—1964.

Ministerstwo spraw Wewnętrznych zawiadamia, że zarządzenia do Urzędów gminnych w przedmiocie przeciwdziałania swawoli dzieci wobec przejeżdżających samochodów zostały wydane pismem okólnikowem z dn. 9 czerwca r. b. No. B. P. 300.

Naczelnik Wydziału podpis nieczytelny.

Samochodem po Pomorzu.

Dzięki uprzejmości WPP. Bogd. Juścińskich miałem ostatnio możność poznać szmat tej prastarej polskiej ziemicy i to samochodem. Zaproszony jako stary znajomy i stary samochodziarz, rannym pociągiem wyjechałem z Warszawki rzucając na krótki czas wojskowe troski i zajęcia by po południu już znaleźć się w Nowem Mieście skąd miała zacząć się nasza wycieczka. Następnego dnia „starym ale jarym" 25-konnym „PRESTO" wyruszyliśmy wczesnym rankiem w drogę. Chłód był przejmujący — sople lodowe wiszące na drzewach zaczęły później tajać i spadając tłukły nas niemiłosiernie po twarzy. Pierwszym naszym etapem było Jabłonowo niestety szosa prowadząca z Nowego Miasta do Jabłonowa nie jest na Mapie Automobilowej zaznaczona. Droga prowadzi przez duże śliczne lasy lubawskie jednak zimno i spadające sople lodowe nie pozwalają na zachwycanie się okolicą. Dewizą naszą jest w danej chwili „byle dalej" jak to zresztą myślą wszyscy pożeracze kilometrów.

Mijamy czyste ładne wioski, szosy miejscami przypominają Królestwo, zresztą dobre na ogół. Wszędzie połowa szosy jest miękka, dla koni, druga zaś twarda bita dla cięższych pojazdów i samochodów. Napisy po drodze jeszcze trochę „wasserpolnisch". Spotkam szyldy: „Oberża do słowika", „Interes wyborowego mięsa", interes towarów krótkich i t. p., jednak widać dobre chęci celem zrzucenia niemieckiego pokostu. Jedno rzuca się w oczy, to gustowne i ładne napisy na wszystkich urzędach i oddziałach państwowych.

Zdumiewa bo dziwnie coprawda nazywają się niektóre miejscowości pomorskie — niewiem czy to jeszcze staropolskie pozostałości?! *Bratjan, Mącikały, Starajania, Mokre, Gacie* i t. p. nazwy miejscowości dźwięczą mile w naszych uszach wzbudzając najprzeróżniejsze refleksje. Na skrzyżowaniach dróg wszędzie napisy lecz podające przeważnie tylko nazwę najbliższej miejscowości co utrudnia nieco orjentację przy posiadaniu dużej tylko mapy ogólnej. Dzieci zapytywane o drogę odpowiadają grzecznie i dobrą polszczyzną. Jeden tylko chłopczyna pytany o coś nie mógł na razie odpowiedzieć, zapytany przezemnie po niemiecku gdyż myślałem że po polsku nie umie, odpowiedział „ja mogę mówić tylko po polsku" co znaczyło że po niemiecku nie umie, a tylko słabo się orjentował. Widocznie natrafiliśmy na półgłówka.

W Piecewie pijemy na rozgrzewkę „Baczewskiego" silnik zaś dostaje na pokrzepienie nieco oliwy. Po paru chwilach postoju dalsza „zawrotna" jazda (35 km. na godz.) Gospodarz sam prowadzi, a Pani Juścińska zbuntowana przezemnie upomina męża żeby nie szalał na zakrętach! Grudziądz! Z zazdrością spoglądam na budynki szkoły kawalerji i porównuje je w myśli do wstrętnych koszar jakie nam zostawili w Królestwie Moskale. Z Grudziądza przez Grupę, Nowe, Skórcz, Jabłowo, Starogard, Skarszew dojeżdżamy do pier wszego celu podróży, do Kościerzyny wzgl. Szydlic.

Im dalej na północ tem drogi lepsze. Samorządy tamtejsze dbają bardzo o stan swych dróg. Jeden z nich np. wpadł na doskonały pomysł — oto powycinano co drugie stare drzewo przydrożne, a za pieniądze uzyskane ze sprzedaży kupiono parowy walec. Na miejsce wyciętych drzew posadzono młode, a jako czysty zysk został walec, który da owemu samorządowi możność naprawiania znakomicie dróg.

W Szydlicach gościnne przyjęcie u WPP. Kaz. Grocholskich. Samochód wstawiamy do wozowni, a sami zabieramy się do pustoszenia oficie zastawionych zapasów domowych. Prym trzymają wędzone półgąski specjalność pomorska.

Po kolacji mała, krótka pogawędka (tylko do godziny trzeciej rano) i zasypiam na pniu, ale dalej robię „ogromne zainteresowanie". Wreszcie dostaję się do łóżka myśląc ze stachem o tem, iż rano o 8-mej ma już nastąpić wyjazd do Puca. Na szczęście punktualność „staropolska" więc zamiast o 7-mej wstajemy o 10-tej, a wyjeżdżamy o 11-tej. Puc leży tylko o 7 km. od Kościerzyny więc po kilku minutach jesteśmy tam. Puc jest napewno jednym z najładniej położonych majątków na Pomorzu. Ładny pałac leżyna wzgórku nad 48 morgowem jeziorem. Po jednej stronie jeziora lasek i malownicze kamienne złomy. Uprzejmi gospodarze WPP. Hulewicze sadzają nas gwałtem do śniadania po którem mamy możność poznania pomorskiego gospodarstwa. Budynki gospodarskie wszystkie murowane na urząd gdyż na Pomorzu kamienia nie brak; po każdej orce zbierze się tego spora kupka. Krowy wspaniałe Holendry — chlewnia budzi zazdrość, a słynne pomorskie gęsi patrzą ze zdziwieniem na „galicjoków z kongresów"! Po obiedzie zwiedzamy pola torfowe (Puc słynie w okolicy z dobrego torfu). Torf znajduje się tu 10 cm. pod ziemią i to od razu w wyborowej jakości. Kopie się go torfiarkami potem idzie do pras, a po osuszeniu daje doskonały opał o wartości kalorycznej równej prawie węglowi brunatnemu.

Nasłuchujemy się wszędzie na Pomorzu wiele o rzekomej niemieckiej czystości która z blizka okazuje się zwyczajnym blichtrem gdyż w istocie to okropne brudasy i wszyscy właściciele majątków nabytych od Niemców opowiadają cuda o stosach śmieci i brudu jakie po nich zastali.

Także w rozmieszczeniu budynków gospodarczych nie widać żadnej rozumnej myśli. We wszystkich prawie gospodarstwach mniejszych i większych stajnie, obory i chlewnie stoją bardzo blizko domu mieszkalnego. Nie potrzebuję tłumaczyć jakie to daje ogromne niewygody, a jak mało stron dobrych posiada.

Na miłej rozmowie i przejażdżce mija dzień więc żałując w duchu, że dnie jeszcze tak krótkie żegnamy z żalem miłych gospodarzy i wracamy do Szydlic.

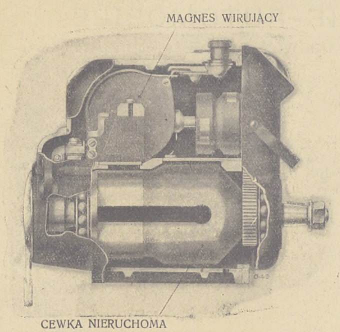
Znowu trzeba jeść, znowu pogawędka do trzeciej, (panie gwarzą jeszcze dłużej) podczas której wspminamy dawne dobre dzieje na Podolu i Ukrainie, krytykujemy złe, a chwilimy dobre strony Pomorza itp.

Rano po długich szukaniach dostajemy benzyny w drogerji na rynku. Nobel niema benzyny mimo ogłoszenia w Roczniku Automobilklubu, że benzynę w Kościerzynie trzyma na składzie.

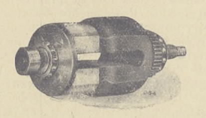
Zabieramy się w drogę powrotną odprowadzani jeszcze kawałek przez miłych gospodarzy. Mijamy znane nam już teraz wioski i miasta i wieczorem jesteśmy w Nowem Mieście skąd następnego ranka wracam do Warszawy po odbyciu tak miłego wiosennego chrztu samochodowego. Stary, ale jary PRESTO przebył przeszło pięćset kilometrów bez najmniejszego defektu. Nie mała moja w tem zapewne zasługa, gdyż nie chciał się skompromitować przed czytelnikami Auta, czując doskonale że żadnej jego choroby nie zataiłbym przed nimi.

Stanisław Szydelski.

Magneto z wirującym magnesem



Szwajcarska fabryka „Scintilla" w Soleurze wyrabia magneto tak różniące się od normalnych dziś używanych typów, iż warto jest zapoznać się z jego budową. W magneto tego systemu starał się konstruktor unieruchomić części więcej czułe więc obraca się w niem tylko magnes. Ma on też kształt podkowy tylko ramiona jego są zaokrąglone by mógł wirować. Tak góra jak i dół magnesu osadzone są na ośkach, które obracają się na łożyskach kulkowych. Po stronie końców ramion osadzony jest jeszcze nosek poruszający przerywacz.

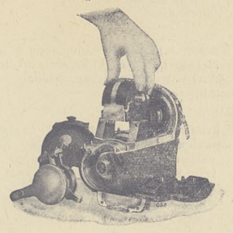


Kotwica magneto „Scintilla" składająca się z podkowy magnesu.

Magneto „Scintilla" wykazuje również podobieństwo w pomyśle do magneto „Dixie" jest jednak lepiej i praktyczniej przemyślane. Na rysunku umieszczonym powyżej widzimy, iż magnes napędzany jest od silnika. Koło zębate osadzone na półosce magnesu obracalnego napędza rozdzielacz połączony stykiem ślizgowym z cewką. Od cewki idzie z drugiej strony połączenie do przerywacza.

To nowe magneto przedstawione powyżej odróżnia się od dotychczasowych tem, iż stały magnes czyli część najmniej delikatna w magneto jest wirujący. Natomiast części delikatne: przerywacz ze śrubkami platynowemi, cewka, iskiernik i węgielki rozdzielacza są osadzone nieruchomo. Dzięki budowie tego magneto odpada też potrzeba kolektora.

SZCZEGÓŁY BUDOWY MAGNETO „Scintilla"



Na rysunku powyżej umieszczonym widzimy, iż magneto „Scintilla" jest łatwem do rozbierania, gdyż nawet cewka da się wyjąć z łatwością z magneto.

Magneto odznacza się miłą i elegancką formą, jest doskonale uszczelnione i chodzi cicho. Przerywacz jest nieruchomy i bardzo łatwo da się regulować.

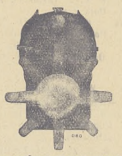


PRZERYWACZ „SCINTILLA"

Jest on osadzony za pomocą zatrzasku bagnetowego tak, iż bez rozkręcenia jakichkolwiek śrub daje się z łatwością odjąć.

Przy rozdzielaczu węgielki osadzone są na stałe podobnie jak węgielek przy kolektorze w magneto „Boscha"; powoduje to mniejsze zużycie tegoż. Ciekawe jest to, iż dzięki umieszczeniu cewki nieruchomo, odpada potrzeba kolektora we właściwem tego słowa znaczeniu, to też w opisywanem magneto niema go zupełnie i zastępuje go styk ślizgowy pomiędzy cewką nieruchomą.

Przyspieszenie zapału (przedpał) uskuteczniamy tu podobnie, jak w magneto Boscha tylko z tem ulepszeniem, iż dźwigienka do przestawiania daje się ustawić w 8 pozycjach stosownie do potrzeby, jak wskazuje rysunek.



8 POZYCJI DŹWIGIENKI STOSOWNIE DO USTAWIENIA ŚRUBKI CENTRALNEJ



SOWIETY POSIADAJĄ 70 ESKADR LOTNICZYCH I ZAMIERZAJĄ JESZCZE TWORZYĆ DALSZE.

Towarzysz Łapczyskin pisze w moskiewskich „Izwiestiach" artykuł którego każde zdanie da się zastosować i u nas:

„Jeżeli nie będziemy mieć floty powietrznej cywilnej nie będziemy w stanie stworzyć także i floty wojennej. Musimy starać się zaeronautyzować kraj. Flota powietrzna powinna zdobyć sobie sympatję jak najszerszych mas społeczeństwa. Musi zdobyć sobie potężną rolę jako czynnik kultury, w codziennej żmudnej pracy, która zaprowadziłaby ją na drogi rozwoju. Wtedy dopiero mogłaby w razie wojny odegrać decydującą rolę. Nasi piloci mieliby wtedy wprawę w obsłudze aparatów i zaufanie do nich, a wtedy dopiero rząd mógłby naprawdę na nich liczyć."

Słowom tym nie można nic zarzucić, a widzimy, że rząd sowiecki zdaje sobie doskonale sprawę ze swego zadania. Wedle paryskiego „Auto" Sowiety posiadają obecnie 70 eskadr wojennych. Głównemi centralami są: Moskwa 3 eskadry wywiadowcze, 9 z bombomiotami, 1 park. Smoleńsk 4 eskadry wywiadowcze, 1 park lotniczy. Podwińsk 4 eskadry wywiadowcze 1 z bombomiotami. Piotrogród, 4 eskadry wodnopłatowców, 1 bombomiotów. Rostow 2 eskadry wodnopłatowców, 1 bombomiotów. Sebastopol 5 eskadr wywiadowczych, 3 bombomiotów, 1 eskadra szkolna 1 park lotniczy. Do tych 39 eskadr dodać należy jeszcze 31 eskadr stacjonowanych na Ukrainie, i Rosji azjatyckiej, Tambowie, Kazaniu, Samarze, Orłowie, Omsku i Taszkiencie. W liczbie tej oczywiście dużo jest niekompletnych. Brak części zapasowych i niemożność dokonywania należytych remontów, czyni użycie ich bardzo trudnem. Obecnie na eskadrę są dwa lub trzy aparaty w ruchu. W roku zeszłym na 12 eskadr stacjonowanych w Moskwie tylko 23 aparaty były czynne.

Eskadry stacjonowane w Smoleńsku posiadały 18 aparatów, w Piotrogrodzie 14 aparatów, w Podwińsku 16 aparatów, w Rostowie 8 aparatów, w Sebastopolu 30 aparatów. Warsztaty lotnicze egzystują w Smoleńsku (2), Piotrogrodzie, Moskwie, Kazaniu, Samarze, Orłowie, Kijowie, Rostowie, Omsku, Tambowie, Sebastopolu i Taszkiencie.

Sowieckie Ministerstwo ma jednak bardzo ambitne zamiary. W projekcie są szkoły techniczne dla pilotów i mechaników, urządzenie terenów doświadczalnych, stacji wojennych lotniczych artylerji i t.p.

Przed rokiem wyekwipowanie wojsk lotniczych było bardzo marne. Aparaty używane składały się przeważnie ze starych *Caudronów i Nieuportów*, wymagających już ciągłych napraw. Stosunki jednak stale się poprawiają. Same Włochy dostarczyły Rosji 100 jedno i dwusiedzeniowych „Ansaldo". Oprócz tego dostarczają Rosji aparatów Niemcy i Anglja. Jedna tylko Francja wierna swym zasadom, nie wspiera komunistów i pod tym względem.

NOWE TOW. LOTNICZE W ANGLJI.

Gdy u nas liczba towarzystw lotniczych nie wiele różniąca się od zera nie wzrasta — za granicą powstają coraz to nowe podobne firmy.

Ostatnio zawiązało się w Anglji towarzystwo p. n. „Aircraft Operating Company Limited" z kapitałem 2000 f. szt. (około 1 miljard 200 miljonów mkp.)

Zadaniem „A. O. C." jest wystaranie się we wszystkich państwach o prawo robienia zdjęć aerofotograficznych, oraz uruchomienie komunikacji powietrznej, tak pasażerskiej. jak pocztowej i handlowej.

Na czele „A. O. C." stoi p. Butter, jeden z lepszych angielskich pilotów — dawny kierownik administracyjny firmy „De Havilland".

Widoki rozwoju przemysłu samochodowego

Przemysł samochodowy tak potężny w swej różnorodności artykułów, zaczyna się dopiero rozwijać, o ile jednak nie będzie skonsolidowany i poparty przez zainteresowane czynniki, tak rządowe, jak i społeczne, może się spaczyć rozbijając swoje siły, zamiast stworzyć potężne działy produkcji Państwa.

Dzisiejsze warunki ekonomiczne, przy braku nie tylko gotówki lecz i kredytu, uniemożliwiają wszelkie poczynania organizowania nowych placówek przemysłowych lub rozszerzania już istniejących.

Z drugiej strony stosunkowo małe zapotrzebowanie na rynku materjałów samochodowych, wobec słabej jeszcze frekwencji samochodów w kraju również wpływa ujemnie na rozwój tegoż.

W Polsce dzisiaj jedynym poważnym odbiorcą jest Rząd, a o eksporcie zagranicę mowy być nie może, wobec wysoko postawionego przemysłu tego w krajach ościennych.

I tutaj należy życzyć, aby Rząd wystąpił z inicjatywą i dał impuls do rozwoju tej gałęzi rodzimego przemysłu, dając możność w ten sposób uprzystępnić szerszym warstwom ludności posługiwania się samochodami, dzisiaj bowiem samochód (tak osobowy jak i ciężarowy) jest luksusem, na który nie może sobie pozwolić niejedna z bogatych fabryk i przedsiębiorstw.

Poza tym dużym czynnikiem ujemnie wpływającym na rozwój przemysłu wogóle, jest zdemoralizowany (skutkiem wojny i drożyzny) robotnik, którego wydajność pracy stale maleje i, który przez nieświadomość uniemożliwia postępową pracę w przemyśle.

Dwa pierwsze czynniki są przejściowe i należy przypuszczać, że już w niedalekim czasie, stosunki normalne zostaną przywrócone, gdyż wszelkie niedomagania są spowodowane spadkiem marki polskiej, dzięki czemu życie gospodarcze Państwa zostało jakby uśpione. Jednocześnie w miarę przywracania warunków pokojowych, czynniki rządowe coraz więcej oddają inicjatywę w ręce prywatne.

Wielka wojna zmusiła państwa walczące do ujęcia w swoje ręce całej gospodarki przemysłowej, by ją prowadzić według jednego planu. Wady tego systemu okazały się odrazu, jednak był on konieczny ze względu na zapewnienie wszelkich środków Państwu do prowadzenia wojny.

To co się osiągało dzięki jednolitości akcji i usunięciu konkurencji tracono jednocześnie przez etatyzm, formalistykę biurokratyczną, brak inicjatywy.

Dzisiaj wszystkie rządy zrozumiały, że Państwo nie może być jednocześnie wytwórcą, spożywcą i kontrolerem.

Anglja, Francja, Niemcy występowały z projektami współpracy czynników rządowych z kapitałami prywatnemi.

W Niemczech rozpoczął się bezpośrednio po wojnie ruch na rzecz przedsiębiorstw „ Gemeinwirtschaftliche Unternehmung " we Francji ten sam kierunek rozwijał się pod nazwą „Societes de Regie".

Cenne prace (Roger Kaeppelin: „Le systeme dit d'economie mixte dans les entreprises publiques en Allemagne") w tym kierunku dają możność bliższego zapoznania się z tym ruchem, który znalazł już dość szerokie zastosowanie w przemyśle elektrycznym w Niemczech (głównie w Bawarji).

Zasadą tego ruchu jest wspólność interesów państwowych i prywatnych łączących się w przedsiębiorstwa akcyjne, gdzie rząd narówni, jak i kapitał prywatny, występuje jako akcjonarjusz.

Polska, której odrodzenie przypadło w dobie wojennej i która jednocześnie organizując się była zmuszona prowadzić wojnę na Wschodzie, odziedziczyła ten system „komunizmu państwowego" i dzięki ogromnym wpływom socjalistycznym podżeganym stale ze Wschodu, jak również będący bezpośrednim skutkiem ścisłej kontroli i prowadzenia przez Państwo przedsiębiorstw przemysłowych.

Naprawienie tych błędów rozpoczął rząd już od chwili zawarcia pokoju w Rydze, w całem tego słowa znaczeniu i wytrwale dąży, drogą zwiększenia produkcji i użytkowania, przy pomocy całego społeczeństwa, zwracając specjalną uwagę na działalność twórczą tak pojedyńczych, jak i zbiorowych jednostek, idąc im z pomocą tak materjalną, jak i moralną.

Jak ważną rzeczą dla bytu ekonomicznego Państwa jest produkcja, niech posłuży przykład Niemiec, które swą potęgę osiągnęły dzięki ogromnej produkcji. Na tej potędze ekonomicznej oparła się cała polityka państwa i jego siła.

Należy zrozumieć przecież, że z chwilą utrwalenia naszego bytu ekonomicznego i oparcia go na inicjatywie energji i sprawności prywatnej, cały nasz kredyt zwiększy się zagranicą, gdyż będzie się opierał na realnych wartościach naszej produkcji, a im większą ona będzie, tem taniej będziemy mogli nabywać artykuły zagraniczne, których sami nie wyrabiamy, oddając wzamian naszą produkcję.

Złe skutki polityki ekonomicznej widzimy obecnie w Rosji, która w ten sposób została doprowadzona do ruiny gospodarczej i społecznej.

Kraje o małej sile wytwórczej, do których niestety zaliczyć się musimy, nie mogą istnieć przy tego rodzaju systemie, gdyż nawet w krajach wysoko gospodarczych, jak Anglja, Ameryka, system ten nie dał dodatnich wyników i nie zwiększył dobrobytu mas.

Przy wprowadzeniu przeto pewnych zasad gospodarki, należy ją zawsze trzeźwo i jasno zbadać, gdyż późniejsze skutki tego mogą postawić przemysł przed takim faktem, że trudno będzie odbudować to, co zastało wprowadzone bez uprzedniego zastanowienia się nad całością sprawy.

Kraje zachodnio-europejskie pracują ponad 300 dni w roku kalendarzowym, wówczas, kiedy w Polsce ilość tych dni roboczych maleje do ca. 260. Gdybyśmy więc stali narówni z krajami zachodnio-europejskiemi pod względem jakości wytworów, to konkurencji na rynkach handlowych rzecz jasna nie wytrzymamy, tak pod względem ilości produkowanych artykułów, jak i ich ceny.

W tym kierunku musi przyjść redukcja świąt i dni wolnych od zajęć gdyż inaczej, szczególnej przy powolności w pracy, w obecnych czasach ogólnej demoralizacji, robotnika, nietylko, że nie będziemy mogli walczyć z konkurencją zagraniczną, ale zostaniemy podbici ekonomicznie, dzięki zalaniu naszych rynków konsumcyjnych artykułami zagranicznemi stokroć tańszemi i lepszemi od wyrobów krajowych, a wówczas rzecz jasna, nasz przemysł zamiast się rozwijać zacznie zanikać.

Przy tych skomplikowanych stosunkach nowoczesnej produkcji, ujęcie wytwórczości w pewien system i prowadzenia jej według określonego kierunku, czyli innemi słowami mówiąc, dobra organizacja jest podstawową sprawą danej wytwórni, ew. danej gałęzi wytwórczości. Tu musimy zaznaczyć, że czynniki rządowe normują te sprawy sporadycznie, wydając jedynie tymczasowe zarządzenia, które stale zmieniane wywołują dezorjentację w przemyśle.

Jasna programowa polityka przemysłowa może jedynie te stosunki obecnie zmienić, a temsamem wzmódz produkcję, eksport, stanowisko przemysłowe Polski w Europie, a co zatem idzie, podnieść wartość marki polskiej.

Zdolne i przedsiębiorcze jednostki postawione na czele danej wytwórni przy chętnym i dobrze płatnym zespole, kierując się postępem i programem w swej specjalności, mogą podnieść daną gałęź przemysłu do wysokiego poziomu.

Jednocześnie należy podnieść jedną z najważniejszych dzisiaj kwestji, a mianowicie kwestję organizacji pracy.

(d. c. n.)

Jerzy Witowski.

KOMUNIKACJA POWIETRZNA W NIEMCZECH.

Państwowy urząd lotniczy na ostatnim zebraniu, odbytem w Berlinie ustalił sieć komunikacji powietrznej na rok bieżący.

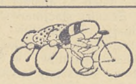
Całą komunikację powietrzną obejmie nowe towarzystwo zlane z „Deutsche Luftrederei“ i „Lloyd“ oraz „Junkers“; użyte będą aparaty metalowe Junkers — Dornier.

Pierwsza firma uruchomi linje: Monachjum — Genewa — Monachjum — Fuerth, Lipsk — Berlin — Prusy wschodnie i Monachjum — Wiedeń — Budapeszt.

Zfuzjowane towarzystwo obejmuje linję: — Berlin — Londyn — Kopenhaga — Hamburg — Berlin — Drezno — Praga — Wiedeń.

Również przewidywane są przedłużenia do Holandji i Belgji, oraz połączenie z Polską na ,Poznań i Warszawę.

KOLARSTWO



Warszawskie Tow. Cyklistów komunikuje iż Komisja Egzaminacyjna Tow. Cyklistów urzędować będzie we wtorki i soboty od 5 do 7 wiecz. począwszy od duia 3-go kwietnia r. b.

Osoby chcące otrzymać pozwolenie jazdy po mieście na rowerze, winny zgłaszać się w dniach wskazanych na-Dynasy (Oboźna 1/3) z dowodami osobistemi oraz z wyciągem z ksiąg ludności poświadczonym przez komisarjat.



WARSZAWA.

1.IV **Törekves** (Budapeszt) — **Polonia.**
4 : 2 (2 : 0)

Boisko Agricoli. Widzów 4000. Gra Törekvesu pokazała piłkarzom warszawskim klasę do której oni powinni dążyć i zalety brak których daje się we znaki jak: start do piłki, planowość i szybkość akcji. U gości na specjalne wyróżnienie zasługują Veisz i Hivzer w ataku i Hajos środek pomocy. Przez cały przebieg gry atak gości w robocie i tylko świetna gra J. Lotha w bramce chroni Polonię od wiekszej przegranej; dobrzy byli T. Grabowski i Hamburgier (100 mecz) w ataku i S. Loth środek pomocy. Kornerów 12 : 2 dla Törekvesu. Sędziował p. Strzelecki.

2. IV. **2 : 0** (0 : 0

Jak i dnia poprzedniego kolosalna przewaga Węgrów. Atak gości ciągle w robocie i nie daje chwili odpoczynku obronie i bramkarzowi Polonii. Polonia przestawiła Hamburgiera do obrony i na tym zyskała niezmiernie lecz jednocześnie atak stracił na przebojowości i decyzji T. Grabowski mniej pewny siebie i jest usilnie pilnowany przez Hajosa. Tym razem pomoc Polonii (Mück, S. Loth, Gebethner I) jak równierz i obrona (Hamburgier, Czyżewski) pracują ofiarniej i precyzyjniej. Rogów 14 : 6 dla Törekvesu. Sędziował p. J. Grabowski.

Ogólne wrażenie z obydwuch meczów jest bardzo dodatnie i Polonia może być dumną z rezultatów osiągniętych z Törekvesem biorąc pod uwagę iż ta drużyna grała na remiz ze słynną Barceloną a przed wyjazdem z Budapesztu pobiła groźną Ujpešti w stosunku 1 : 0,

---

1. IV **W. K. S. Legja—B. B. S. V.** (Bielsk) 5 : 1(4 : 0)

Gra bardzo interesująca i z początku widoczna przewaga gości lecz po 20 minutach Wojskowi zaczęli częściej przechodzić do ofenzywy rezultatem czego byli 4 bramki strzelone do przerwy. Po przerwie gra się wyrównywa i każda drużyna zdobywa po 1 bramce. Sędziował kpt. Essman.

2. IV. **Legja — B. B. S. V.** 2 : 2 (0 : 2)

Bielszczanie grają z pewną przewagą w pierwszej połowie lecz po przerwie wojskowi wyrównują. Sędziował por. Wąsowicz.

KRAKÓW.

1. IV. **Wawel — Makkabi** 0 : 0
Wisła — Warszawianka 5 : 1 (3 : 1)
Zugloi A. C. (Budapeszt)—**Jutrzenka** 3 : 1 (1 : 0)

2. IV. **Warszawianka — Wawel** 3 : 1'
Wisła — Makkabi 3 : 0
Jutrzenka — Zugloi A. C. 3 : 0

LWÓW.

1. IV. **Pogoń — Lechja** 9 : 1 (3 : 1)
Hasmonea — Czarni 2 : 1
2. IV. **Lechja — Czarni** 2 : 2
Pogoń — Hasmonea 9 : 1 (6 : 1)

ŁÓDŹ.

1. IV. **Vivo A. C.** (Budapeszt) — **Ł. K. S.** 3 : 1
1. IV. **Vivo A. C. — Ł. K. S.** 6 : 0
7. IV. **Zugloi A. C.** (Budapeszt) — **Ł. K. S.** 4 : 0
8. IV. **Zugloi A. C. — Ł. K S.** 3 : 1

GRA O MISTRZOSTWO.

Turyści — Union 3 : 2
28 p. S. K. — Ł. K. S. 2 : 1

POZNAŃ.

Warta — Unja 5 : 2
Warta — V. für Leibesübungen (Gdańsk) 4 : 0
Warta — P. K. S. Toruń 3 : 1
Pogoń — Unja 2 : 2
Poznania — Ostrowia 6 : 0
Pogoń — Poznania 3 : 2 mistrz.
A. S. Z. — Unja 2 : 1 mistrz.
Warta — Ostrowia 5 : 0 mistrz.

WARSZAWA.

7. IV. **Polonia — Warszawianka** 1 : 1

Mecz o mistrzostwo. Gra prowadzona cspale z obydwuch stron. Techniczna i taktyczna przewaga Warszawianki. Rogów 7 : 3 dla Warszawianki. Sędziował p. J. Grabowski.

8. IV **Legja — A. S. Z.** 4 : 1 (2 : 0)

Mecz o mistrzostwo. Akademicy stanęli do meczu w 9 osób. Cały przebieg gry był pozbawiony wartości sportowej. Rogów 9 : 1 dla Legji. Sędziował p. Walczak.

8. IV. **W. T. C. — Makkabi** 2 : 1
9. IV. **Orkan — Legja II** 3 : 3
9. IV **Legja I — W. H. K. S.** 2 : 1 (1 : 1)

Harcerzy posiadają wspaniały zastęp graczy Wojskowi przewyższali fizycznie i tylko dzięki swej obronie (Bujak, Młodzianowski) nie skończyli gry na remis. Powyższy mecz był najciekawszy podczas tych świąt.

LWÓW.

Czarni — Lechja 4 : 0 (1 : 0) mistrz.
Hasmonea—Revera (Stanisławów) 2 : 0 (1:0) m.

PRZEMYŚL.

Pogoń (Lwów)—**Polonia** 6 : 2 (3 : 2) m.

KRAKÓW.

Vivo A. C. — Jutrzenka 5 : 1 (1 : 0)
Vivo A. C. — Wisła 1 : 0 (0 : 0)
Dalszy cięg mistrzostwa W. O. Z. P. N.

Wczoraj w sobotę i dzisiaj w niedzielę rozgrywają się następujące gry o mistrzostwo klasy A i B: sobota, g. 4, boisko „Legji“: „Warszawianka“ — A. Z. S., sędzia p. M. Strzelecki: niedziela, godz. 11 m. 30, boisko w Agrykoli: mecz kwalifikacyjny „Królewja“ — „Barkochba“, sędzia p. J. Grabowski: godz. 11 m. 20. boisko na dynasach: W. II K. S. — W. T. C., sędzia p. Wąsowicz: godz. 2 po poł., boisko w Agrykoli: „Polonia“ II — „Legja“ II — sędzia p. Krukowski: godz. 4. boisko w Agrykoli: „Legja“ — „Polonia“, sędzia p. M. Esman: godz. 4, boisko na Dynasach: „Makkabi“ — „Orkan“, sędzia p. Jaczynowski.

ZAGRANICA.

DANJA.

1. IV. **Cracovia — Aarchus** 2 : 4 (1 : 1)
2. IV. **Cracovia — Aarchus** 6 : 1 (2 : 1)

HELSINGBORG (Szwecja)

4. IV. **Cracovia — Idroppssverening** 1 : 4
5. IV. **Cracovia — Reprez. Helsingborg** 2 : 0

Węgry — Włocby 0 : 0
Anglja — Belgja 6 : 1 (2 : 1) !!!
Holandja — Francja 8 : 1

PRAGA.

Sparta — Amatorzy (Wiedeń) 6 : 0
Rapid (Wiedeń) — **Slavia** 2 : 2

PORADY TECHNICNE

Pytanie:

Mam starter elektryczny, który działa znakomicie w ciągu dnia, tylko rano zwykle muszę używać korby, gdyż akumulatory nie wystarczają by silnik starteru należycie wprawić w ruch. Akumulatory badałem, wykazują należyte napięcie.

Odpowiedź:

Jeżeli akumulatory i silnik elektryczny w porządku, to winą jest tu zastyganie oliwy wskutek czego powstaje za duży opór przy rozruszaniu. Jedyną radą na to jest nalewać codziennie po parę kropel nafty przez kurki sprężania (syczki) do wnętrza cylindrów. Dzięki temu oliwa nie zgęstnieje pomiędzy ścianą cylindra a pierścieniami i silnik da się bez trudności rozruszać starterem. *Sz.*

Pytanie:

W karosserji mojego samochodu potworzyły się szpary, przez które w razie deszczu wcieka woda niszcząc ją dalej. Jak usunąć tą wadę?

Odpowiedź:

Jedyna rada dać karosserję do naprawy, celem wklejenia w te szpary cienkich listewek i zalakierowania. Doraźnie można zatykać takie szpary smarem stałym. Smar ten należy wcisnąć palcem tak by zapełnił szczelinę. Naprawa taka wystarczy jednak tylko na parę dni. *Sz.*

Pytanie:

Jak długo powinna służyć świeca zapałowa?

Odpowiedź.

Dobra i należycie pielęgnowana świeca powinna trwać tak długo jak sam silnik. Wyjątkowo staje się świeca bezużyteczna wskutek pęknięcia izolacji, odłamania elektrody i t.p.

Pytanie:

Czy istnieją usiłowania lub próby celem zastąpienia metalu białego (babbitu) innym jakimś metalem?

Odpowiedź:

Kilku z konstruktorów angielskich czyni próby z zastosowaniem aluminjum jako metalu przeciwtarciowego. Niektórzy z nich zastosowali nawet łożyska główne wału korbowego z tego metalu. Próby dają zadawalające wyniki tak, że można liczyć się z możliwością użycia tego metalu jako materjału na miski łożyskowe. *Sz.*

Pytanie:

Czy butelki ze zgęszczonem powietrzem do napełniania pneumatyków nie przedstawiają żadnego niebezpieczeństwa?

Odpowiedź:

Butelki takie wchodzą coraz bardziej w użycie i należycie napełniane nie mogą być przyczyną żadnych wypadków. Każda butelka taka próbowana jest we fabryce na znacznie wyższe napięcie aniżeli posiada je powietrze napompowane przez kompresor. Należy jednak uważać przy oddawaniu do napełniania. Poważne mianowicie fabryki osuszają powietrze napompowane do butelek. Jeżeli środka tego zaniedbać to wilgoć zawarta w powietrzu osadza się na wewnętrznych ściankach butelki stalowej i powoduje rdzę gdyż nie są one wewnątrz emaljowane. Skutek tego rdza osłabia ścianki i po jakimś czasie (dwa do trzech lat) nastąpić może wybuch bez żadnej widocznej przyczyny. Wybuch taki nie tylko może zniszczyć samochód, ale pozbawić życia pasażerów lub rozwalić garaż.

NOWE KSIĄŻKI.

Prof. K. Stadtmüller i inż. K. Stadtmüller. **Słownik techniczny.** Wydanie drugie. Część niemiecko-polska. Tom I. A—K, Warszawa 1823. Wydanie Wojskowego Instytutu Naukowo wydawniczego.

Drugie wydanie tego słownika wykazuje znaczny postęp w stosunku do wydania pierwszego i książka ta będzie niezbędnym towarzyszem każdego fachowca potrzebującego wiadomości z zakresu niemieckich słów technicznych. Co do automobilizmu to słownik zawiera mało słów z tej dziedziny i to autor nie starał się zapoznać z istniejącem już słownictwem czego dowodem jest np. to, że jako tłumaczenie niemieckiego *Automobil* podaje tylko słowo „samojazd“ i zaznacza jeszcze osobno „nie samochód“. Niewiem czy autor uważa, że automobil jeździ sam, a nie chodzi? *Differential* nazywa autor tylko różniczką nie podając słów samochodowych dyferencjał lub wyrównywacz, Düse — dysza nazywa się tu „wytryśnikiem“ i t.p.

Mimo tych małych usterek samochodowych słownik Stadtmüllera jest jedyną poważną pracą zakrojoną na tak szeroką skalę, (zawiera on w części pierwszej tylko około 80000 wyrazów polsko-niemieckich). Instytut Naukowo Wydawniczy ma wielką zasługę umożliwiając wydanie tego zupełnie już wyczerpanego słownika, a synowi autora inż. K. Stadtmüllerowi oraz kpt. Tad. Bałabanowi referentowi słownictwa w Instytucie, należy się podzięka, iż drugie wydanie tego słownika opracowali i ulepszyli.

St. Szydelski.

Nakładem Stow. pracowników Księgarskich wyszedł w wydaniu 2-iem uzupełnionem Zeszyt III **„Elektrotechniki Prądów Słabych,“** Inż. Ksawerego Gnoińskiego, zawierający: Telegrafję, Linje prądu słabego i Radjotechnikę. Zeszyt III zawiera 154 str. i 89 rysunków. W dziale Telegrafu maszynowago Siemense, który jest w stanie odbijać do 1000 znaków drukarskich na minutę i znalazł zastosowanie i u nas na linjach: Warszawa—Kraków, Warszawa—Poznań, Warszawa — Gdańsk i Warszawa — Berlin. Część V, zawierająca linje prądu słabego została znacznie uzupełniona zarówno w dziale teoretycznym, jak i w opisowym, w którym dodano szczegóły tyczące się przeplatania linji, ich pupinizowania i stosowania wzmacniaczy lampowych. Część VI, zawierająca Radjotechnikę uległa całkowitej przeróbce: uwzględniono najnowsze postępy w tej dziedzinie, dodano opisy budującej się stacji transatlantyckiej w Warszawie, stacji nadawczych budowanych przez Pol. Tow. Radjot., a także uwzględniono działy radjogonjometrji i radjotelegrafji ziemnej. Książka napisana popularnie, lecz z zachowaniem ścisłości naukowej z zastosowaniem nowoczesnej terminologji jest praktycznym podręcznikiem w tym dziale elektrotechniki.



NADCHODZĄ DO POLSKI

SŁYNNE W CAŁYM ŚWIECIE

GOODRICH

= OPONY CABLE =

!!! ŻĄDAĆ WSZĘDZIE !!!

AUSTRO-DAIMLER 17/60 HP

MODEL „SPORT"



MODEL „SPORT"

...NIEZRÓWNANY...

AVSTRO DAIMLER

Towarzystwo Budowy Motorów S. A.

Warszawa, Wierzbowa 6. Telef. 9-86 i 275-22.
Kraków, Gertrudy 2. Telefon 34-34.

Baczność Właściciele Samochodów!

SETKI TYSIĘCY marek na benzynie oszczędza się
MAXIMUM SIŁY motoru osiąga się przez zastosowanie najnowszego systemu karburatora marki

GRAETZIN

GRAETZIN Karburator

jest najprostrzej konstrukcji
odpowiedni do każdego silnika spalinowego
strawi każde paliwo: benzynę, benzol, ropę, naftę, spirytus i t. p.
reguluje się w przeciągu kilku minut jaknajdokładniej, podczas biegu motoru, bez straty kropli benzyny.
pozwala kontrolę dopływu benzyny i zmianę poziomu paliwa bez zatrzymania dopływu.

ŻĄDAĆ wszędzie tylko KARBURATOR

GRAETZIN

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO na CAŁĄ POLSKĘ

L. KRUPKA

Warszawa, Plac Trzech Krzyży № 8 (sklep)
Telefon № 210-70.

Na sezon 1923 r. **Na sezon 1923 r.**

Nadeszły świeże transporty zagranicznych towarów samochodowych

T-WO AUTO SKŁAD



Warszawa Aleja Jerozolimska 32, tel.: 268-03, 265-07 ▪ **Poznań** ul. 29 Grudnia, tel. 30-09 ▪ **Lwów** Zyblikiewicza 3, ▪ **Będzin** (agencja) T-wo „Esper" ul. Kołłątaja 24

Wydawca: Spółka Wydawnicza „Auto". Druk-Tłocznia P. SZWEDE, Warszawa Warecka 9, tel. 509-31.